LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 5 (77) **Poznań, 20 marca 1927.** **Tom V**

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja. Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

M. B.

Jakich zalet i cech charakteru wymaga lotnictwo od człowieka poświęcającego się tej gałęzi techniki?

Śmiałości, bystrości umysłu i orjentacji, wrodzonej inteligencji, a przedewszystkiem świętego płomienia ekstazy i uwielbienia dla pięknego i wzniosłego fachu. Mówiąc do was młodzieży, szczególnie podkreślam ten pierwiastek głębokiego zamiłowania i oddania się pracy bez zastrzeżeń. Cechy te wyrabiać musimy od najmłodszych lat. Musimy tak wykształcić swój mózg i swoją wolę, aby myślały i działały specjalnemi kategorjami lotniczemi.

Stworzyć musimy człowieka-ptaka, z jego instyktem i jego zamiłowaniem ruchu, słońca i przestworzy. Zrozumiały to już wszystkie narody świata, a szczególnie Niemcy i Bolszewicy. Kraje te pokryte są gęstą siecią zrzeszeń młodzieży, poświęconych krzewieniu sportów i wiedzy lotniczej. Miljony marek i rubli włącza się do budżetów państwowych na podtrzymanie tych instytucji na wysokim poziomie. Liczne konkursy modeli i szybowców z wielkiemi nagrodami, stałe szkoły modelarstwa i lotów szybowych ułatwiają pracę i nadają jej żywe tempo.

Wy, Młodzieży Polska, znana ze swej energji, poświęcenia i odwagi, potraficie zrobić nie mniej. Ci co rozumieją ogromne znaczenie lotnictwa dla istnienia i rozwoju Państwa, niech uświadamiają kolegów. Niech w nich budzą święty ogień miłości nie tylko do rodzimego lądu, ale i bezmiernego oceanu powietrznego.

Twórzcie kluby sportowe, budujcie modele, szybowce i uczcie się, zważając pilnie na postępy techniki lotniczej w całym świecie.

Jesteście Przyszłością i Nadzieją Narodu, pamiętajcie, że od Waszych wysiłków, Waszych cnót, Waszych zalet i zamiłowań zależy los i przyszłość Polski.

Czem jest Lotnictwo?

Organizacja Lotnictwa i sprawność linji kolejowych, to bezwątpienia dwa najważniejsze zagadnienia naszego życia społecznego i ekonomicznego i od pomyślnego rozwoju tych problematów zależy pomyślny rozwój gospodarki i bezpieczeństwa państwa. Kolejnictwo i Lotnictwo stojące na wysokim i doskonałym poziomie zachodnich urządzeń, to dwie najdonioślejsze i najpoważniejsze organizacje, bez których nie podobna sobie wyobrazić kultury i dobrobytu kraju. Liga Obrony Powietrznej Państwa, jako instytucja mająca na celu współdziałanie przy przygotowywaniu obrony granic Państwa, w czasie pokoju winna skierować społeczeństwo całe do jak najusilniejszej współpracy tak finansowej, jak i moralnej przy zakładaniu wszelkich tych urządzeń lotniczych, które w czasie wojny służyć będą do najskuteczniejszej obrony nietylko granic Państwa, ale życia i mienia obywateli. Liga Obrony Powietrznej Państwa przeto, jako instytucja stojąca poza stronnictwami politycznemi i zupełnie apolityczna, winna skupiać w swych szeregach ludzi dobrej woli i prawdziwych obywateli wszystkich zawodów całego Państwa. Liga powinna tworzyć szeroko rozgałęzione organizacje po całym kraju, obejmując wszystkie warstwy ludności, pouczać i zachęcać do współpracy nieświadome społeczeństwo, być tym cementem, któryby połączył cały naród w wielkiej idei twórczości i patrjotyzmu. Oto do czego dążyć powinna Liga. Do tych którzy cele i idee Ligi zrozumieli i pojęli w całej pełni, należą w pierwszym rzędzie kolejarze. Należy zaznaczyć z gorącem uznaniem wielkie poczucie obywatelskie i ofiarność tych właśnie sfer kolejarskich, które nie bacząc na ciężkie warunki bytu, stanowią bardzo poważny procent członków Ligi i w akcji propagandowej Ligi najwyższy biorą udział. Ten fakt napełnia otuchą i każe patrzeć w przyszłość rozwoju Ligi spokojnie i z całem zaufaniem, że Liga Obrony Powietrznej Państwa coraz silniej i szerzej rozwijać się będzie.



Inż. Dobrzycki, Prezes Dyr. Kol. Państwowych w Katowicach i Prezes Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P.

Pracować należy bez wytchnienia z tą myślą przewodnią, że choć cel tej pracy daleki, w końcu jednak, jak mówi nasz wielki Wieszcz, „zwycięża na wieki“.

Inż. Dobrzycki
Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych
w Katowicach.

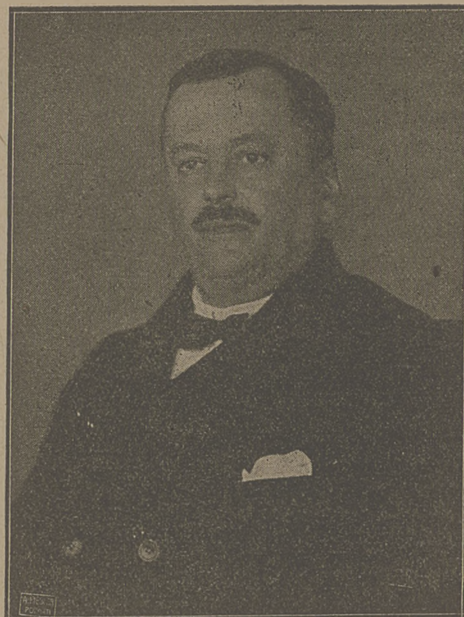
Techniczny postęp Lotnictwa.

W nowo powstałem Państwie naszem do budowania mamy bardzo wiele, i tylko wielkim, zbiorowym wysiłkiem całego społeczeństwa zdołamy wznieść gmach niezachwiany zdolny oprzeć się burzom zewnętrznym i wewnętrznym. Budować — wyraz ten dziś wszechwładnie zapanował w świecie całym, umysłowość współczesna w kierunku doskonalenia zdobyczy z dziedziny mechaniki święci dziś istne tryumfy tak, że wiek obecny śmiało nazwać można wiekiem zdobyczy technicznych. Szalony postęp w technice lotniczej, czyni z człowieka istnego Ikara przelatującego oceany, góry, lądy na skrzydłach swej maszyny. Postęp w tym kierunku idzie naprawdę tak szybkim krokiem, że myśl ludzka gubi się poprostu w przewidywaniach, co jeszcze zdobędzie wynalazczy umysł ludzki. — Szybkość, codzień zwiększające się tempo życia, ten symbol widomy postępu, jest godłem 20-go stulecia. Wielki pionier wiedzy

i mistrz sztuki Leonardo da Vinci, pracując nad zagadnieniami lotnictwa, szukał boskiej rozkoszy opanowania żywiołu powietrznego i wzniesienia się ponad poziomy. Potrzeba mozolnej pracy szeregu dalszych wieków, by myśl tę genialną wcielić w czyn. Na to urzeczywistnienie złożyła się świadomość praw rządzących tym powietrznym żywiołem i głęboka wiedza techniczna, na której opiera się lotnictwo. Dziś, po fantastycznych wprost lotach śmiałych żeglarzy powietrznych, można z całą pewnością stwierdzić, że lotnictwo, któremu realny początek dały pierwsze próby doświadczalne braci Wright'ów w roku 1903, stoi dziś na najwyższym poziomie i w każdą dziedzinę życia społecznego wdziera się zwycięzkim, potężnym rozmachem.

A więc popieranie Ligi Obrony Powietrznej Państwa w naszem społeczeństwie jest nietylko wielkim obowiązkiem patrjotycznym każdego obywatela Polski, lecz koniecznością, z którą liczyć się musimy poważnie i nie zamykać oczu na doniosłość tego zagadnienia.

Inż. Rybicki
Naczelnik Wydziału Mechaniczego
D. K. P. w Katowicach.



Naczelnik wydziału Mechanicznego Dyrekcji Koleji Państwowych w Katowicach Inż. Aureli Rybicki, wiceprezes Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego L.O.P.P.

Bohaterskiemu Lotnikowi Władcy Przestworza kapitanowi Orlińskiemu Cześć!

Wielka wojna zmieniła świat i młodsze pokolenie nasze przeobraziła do gruntu. W pokoleniu tem wspomnienia dawnych walk, bohaterstwa na polu bitew, trwa, lecz dzień naszej wolności przynosi ze sobą inne cele i zadania. Za nami groby i pobojowiska; przed nami budowanie wielkiej, świetnej Polski. Wszyscy wznieść się winniśmy do najwyższego nastroju cechującego tą świetność, lecz, czyż tak jest istotnie? Rodzi się nowa społeczność, a my niestety patrzeć musimy na mroki w jakie się pogrąża i powiedzieć sobie:

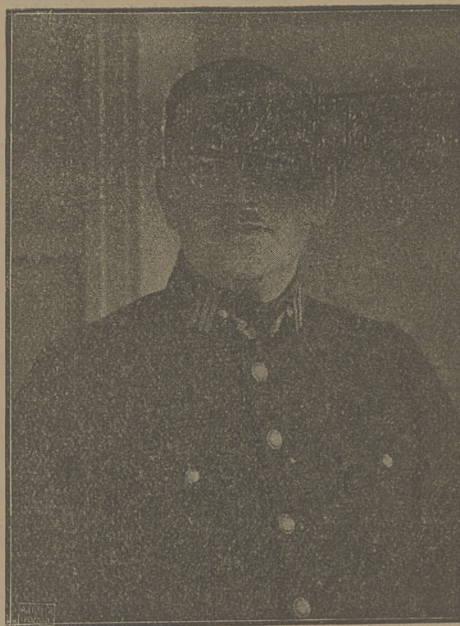
„Nasza wina, nasza wielka wina“.

Kto ma za sobą tyle cierpienia i przebytej męki co nasz naród, mógłby popaść w zwątpienie, że taki zalew zła w około do cna zbrudzi dusze i sumienia. Takim pesymistom ukażmy postacie piękne i dzielne, jaką jest KAPITAN ORLIŃSKI, ów lotnik śmiały nieustraszony, który dla rozszerzenia kultu Polski przedsięwziął olbrzymi lot z Warszawy do Tokjo i mimo szalonych przeszkód atmosferycznych, niedopisującego aparatu, walki z żywiołami, chwil groźnych, w których śmierć patrzy prosto w oczy, zwyciężył i w czasie 121 godzin czyli w szybkości 174 klm. na godzinę, przebył przestrzeń 21,000 klm. Oto tryumf! — który nie tylko mówi o wielkiej przyszłości naszego lotnictwa, lecz dowodzi, że zbliża się wielki dzień, w którym powinniśmy oddać cześć nietylko bohaterom wczorajszym, poległym dla wywalczenia nam wolności, lecz i bohaterom dzisiejszym, którzy pokojowemi zdobyczami wiedzy, szerzą naszą sławę szeroko w świecie całym. Zjawienie się kap. Orlińskiego w Tokjo, gdy porzuca wraz z swym dzielnym towarzyszem Kubiakiem aparat, zmożony przebytemi trudami, wywołuje entuzjazm, któremu nie podobno dać wiary. Zdawać by się mogło, że mieszkańcy ziemi chcą wyrazić wysłannikowi szlaków podniebnych jakieś zbiorowe i wielkie uznanie; i to nie swoi, rodacy, których tak wiele; lecz ta obca nam, rasa żółta, która jednak w miłości ojczyzny i bohaterstwie niema równej sobie, Japończycy.

Entuzjazm ich płynął też z najszczytniejszego źródła, z przeświadczenia, że ten oto Polak dla swej ojczyzny gotów był dać życie. Wszak taki lot grozi utratą tego najcenniejszego dobra, jakiem jest życie dla nas.

Kapitan Orliński, to rycerz dzisiejszy, wskrzeszający tradycje bohaterstwa nie z orężem w ręku, lecz bohaterstwo innej miary, gdy na swoim płatowcu przelatuje ponad

oceany i lądy, góry i lasy; jak wicher pustynny przebywa tajgi sybirskie, rozszalałe moce tajfunu i trąb powietrznych. Zmagając się z nieubłaganą przyrodą nieugięty w tej walce — zwycięża. Czyn kap. Orlińskiego wybijający się polotem ponad swary i niepokoje chwili, powinien się stać apelem nawołującym do zgody i jedności. Czyn to mający w sobie wielkie dostojeństwo, powagę i piękno czynu ofiarnego, gdyż jak powtórzę raz jeszcze była to walka na śmierć i życie. Jeżeli te słowa nie zdołają wprowadzić nas w atmosferę czystszą niż ta; w której przebywamy, to dowód żeśmy daleko odbiegli od tych szczytnych ideałów, które przekazała nam przeszłość nasza. Czyż ofiary krwi, które ponieśliśmy miałyby być daremne? — Czyż już zatracona w duszach naszych ta gotowość do poświęceń, która promieniała w czynach Chodkiewiczów, Żółkiewskich i u innych naszych bohaterów? — Najwyższy czas wyzbyć się starych błędów jak przywar, prywaty, nienawiści, partyjnictwa, a iść w służbę idei naszej wielkiej, ukochanej ojczyzny i wyrzucenia z dusz naszych chwastów, które miłość tę obniżają. Tylko takiemu naprężeniu woli w jednym kierunku zawdzięczamy tak górny poryw i taką moc czynu jaką okazał kapitan Orliński swoim wspaniałym i pamiętnym lotem. Wstępując w jego ślady, objawimy się światu jako naród dzielny. Nie wchodzę tu w tylekrotne opisy szczegółów tej istnej odysei powietrznej kapitana Orlińskiego, wystarczy zaznaczyć z naciskiem, że wśród tego rodzaju rekordów światowych lot kapit. Orlińskiego jest jednym z najświetniejszych. Dziś już nie wystarczają puste frazesy o miłości ojczyzny któremi szafować najłatwiej; dziś musimy uderzyć w czynów stal, — takim czynem pozostanie rajd Warszawa-Tokio, który czyni z kapitana Orlińskiego nietylko człowieka światowej sławy, lecz i prawdziwego obywatela Polski, który mimo wieku młodego już się Jej dobrze zasłużył. Oby nasi lotnicy mając przykład ten przed oczyma starali się iść w jego ślady i zasłużyli na miano dobrego Polaka. A teraz na zakończenie cisną się same pod pióro słowa wielkiego poety:



Starszy Asesor Kolejowy Murek, skarbnik Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P. w Katowicach.

„Miał drogę gwiazdami znaczoną po stepie
I życie miał własne w skrzydle, tym oszczepie“.

M. Charnas.

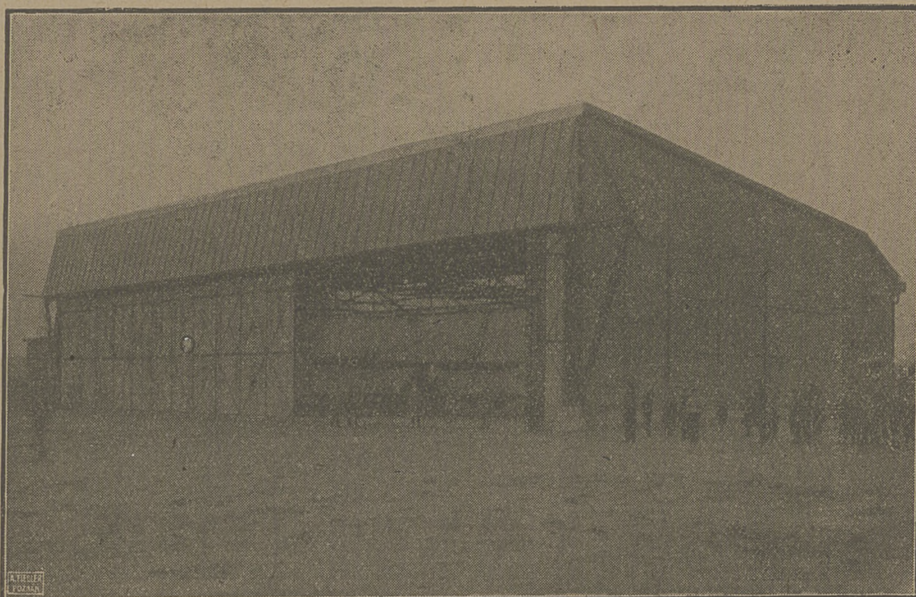
Lotnisko w Katowicach.

Najgłówniejszą pozycję pracy wewnętrznej Zarządu Komitetu Wojewódzkiego zajmuje lotnisko. Pracami na lotnisku kieruje inż. dyp. p. Witold Weichman, specjalista w dziedzinie inżynierji lotniczej. Lotnisko znajduje się na południowym terenie miasta Wielkich Katowic i jest oddalone niespełna 2 kilometry w linji powietrznej od głównego dworca w Katowicach. Dojazd na lotnisko prowadzi z 3 stron tj. z ulicy Francuskiej, Paderewskiego i z odnogi szosy prowadzącej do Murcków.

Teren lotniska przedstawia kwadrat o 750 m. długości i szerokości i jest cokolwiek falisty oraz lekko pochyły w kierunku południowo-wschodnim. Spadzistość ta wynosząca do 2‰, powoduje naturalny szybki odpływ wody, natomiast dla ruchu lotniczego nie przedstawia najmniejszej przeszkody. Geologiczny skład terenu stanowi glina z domieszką piasku i żwiru, które sięgają aż do pokładu węglowego, znajdującego się w głębokości ca 200 m. Pierwotnie na gruncie tym znajdował się las świerkowy oraz dębowy, który spłonął. Komitet Wojewódzki, wydzierżawiając na początku 1926 roku plac ten od Katowickiej Spółki Akcyjnej na 30 lat pod lotnisko, przystąpił nasamprzód do wykarczowania i surowego wygładzenia terenu. Następnie odwodniono teren za pomocą 16 klm. drenaży. Woda pozaskórna opadła wskutek tego o przeszło ćwierć metra. Plac został też częściowo uwalcowany. Mimo to teren z powodu swej gliniastej struktury jest mokry i miejscami miękki, kiedy natomiast od dobrego terenu lotniczego wymaga się, by stanowił pokład elastyczny, a mimo to twardy,

a przedewszystkiem zwięzły. Ażeby tę właściwość osięgnąć, teren wymaga dużo mozolej pracy. W tym celu odkrywa się powierzchnię tereniu, t. j. znosi darnie, a pozostałą ziemię niweluje, ubija i walcuje się. Znosi się wzniesienia i zasypuje się niemi zagłębienia tak, iż z biegiem czasu lotnisko straci swoją falistość. Doły po pniach dębowych trzeba zasypywać, ubijając warstwę po warstwie. W ten sposób zniwelono i ubito w pobliżu hangaru dotąd już 40.000 m^2.

Lądowisko: By móc lądować na lotnisku w każdej porze roku i o każdym czasie, przystąpił Komitet Wykonawczy do urządzenia na środku lotniska tak zwanego lądowiska. Średnica jego wynosiła 150 m., a wylot z tego koła wynosi w każdym kierunku conajmniej jeszcze dalsze 200 m., licząc od obwodu koła. Wystarczy ono do lądowania i startowania wszelkich aparatów przy najniekorzystniejszych warunkach atmosferycznch. Założenie tego koła wymaga również długiej i mozolnej pracy. Najpierw odkryto teren i zwieziono lorkami darnie, potem przystąpiono do dokładnych pomiarów geometrycznych, by przeprowadzić plantację tej płaszczyzny. Dalej przystąpiono do górnego odwodnienia, zakładając gęstą sieć rowów, wyłożonych drenami i zasypanych wielkokoskowym żużlem, a teren między rowami zaopatrzono w stożkowy spad dla natychmiastowego odwodnienia. Cały ten teren wysypano z powodu gliniastego pokładu piaskiem i grubą warstwą wysoko-piecowego żużlu. Nasyp ten musi być ubity i kilkakrotnie walcowany. Jak poważne przytem są poboczne prace, dowodzi fakt, że do zwożenia przeszło 500 wagonów żużlu trzeba było przeprowadzić z bocznicy kolejowej na lotnisko kolejkę wąskotorową o długości ca 600 m.; do zwożenia piasku założono oddzielny tor wąskotorowy. W ten sposób zbudowane koło stanowi nawet przy największym deszczu i słocie względnie suche miejsce. Jest ono połączone z hangarem drogą dojazdową, która również jest odwodniona, wywalcowaną i wyszutrowaną. Ponieważ tąk koło



Hangar w Katowicach.



Kasyno lotnicze na lotnisku w Katowicach

jak i droga dojazdowa jest równą, przeto aparaty doznają jaknajmniejszego wstrząśnienia przy lądowaniu i startowaniu. W przy-



Budowa domu administracyjnego na lotnisku w Katowicach.

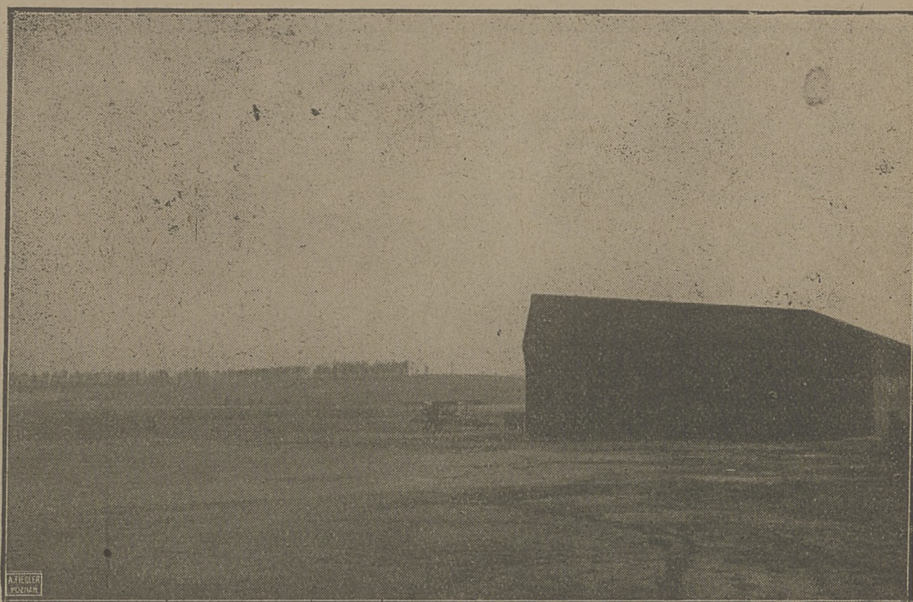
szłości koło oraz droga otrzyma ziemne elektryczne oświetlenie, by umożliwić lądowanie nocą.

Hangar jest zbudowany wyłącznie z materjałów ognio-trwałych, a więc z żelaza, cegły, cementu i szkła. Posiada w wymiarach 42 m. szerokości, 25 m. głębokości i 10½ m. wysokości. Brama wjazdowa jest 40 m. szeroka, 6,70 m. wysoka. Hangar może swobodnie pomieścić 4 do 6 normalnych aparatów pasażerskich na 6 osób każdy, lub nawet jeden aparat typu „Super-Goliat".

Z hangarem jest połączony bezpośrednio warsztat mechaniczny, zawierający kompletny ekwipunek maszyn służących do dorywczej naprawy silników lotniczych oraz praktycznego wyszkolenia monterów specjalistów na silniki lotnicze. Warsztat posiada tokarkę, wiertarkę, strugarkę, gryzarkę, szlifierkę, maszynę do spawania, piec hartowniczy, kuźnię, imadła, narzędzia etc.

Hangar, jak i plac przed hangarem oraz warsztat, są elektrycznie oświetlone. Hangar otrzyma w przyszłości ogrzewanie centralne.

Hangar jest położony na wielkim polu cementowym, na którym wznosi się konstrukcja żelazna, wypełniona cegłą, a dach jest z żelbetonu tak, że cały budynek stanowi jedną nierozerwalną całość. Miejsce przed wrotami hangaru będzie wybrukowane. Tam znajduje się też zapuszczona w ziemię Stacja benzynowa na 40.000 litrów. Stacja ta zawiera dwa zbiorniki po 20.000 litrów, od której prowadzi cały szereg rur do szafki rozdzielczej, z której uruchomia się stację benzynową i która za pomocą wężów zaopatruje bezpośrednio tanki samolotów w płyn spalinowy. Stacja posiada możność mieszania w odpowiednim stosunku benzyny lekkiej z ciężką i napełniania zbiorników lotniczych mieszanką według życzenia. Napełnianie od-



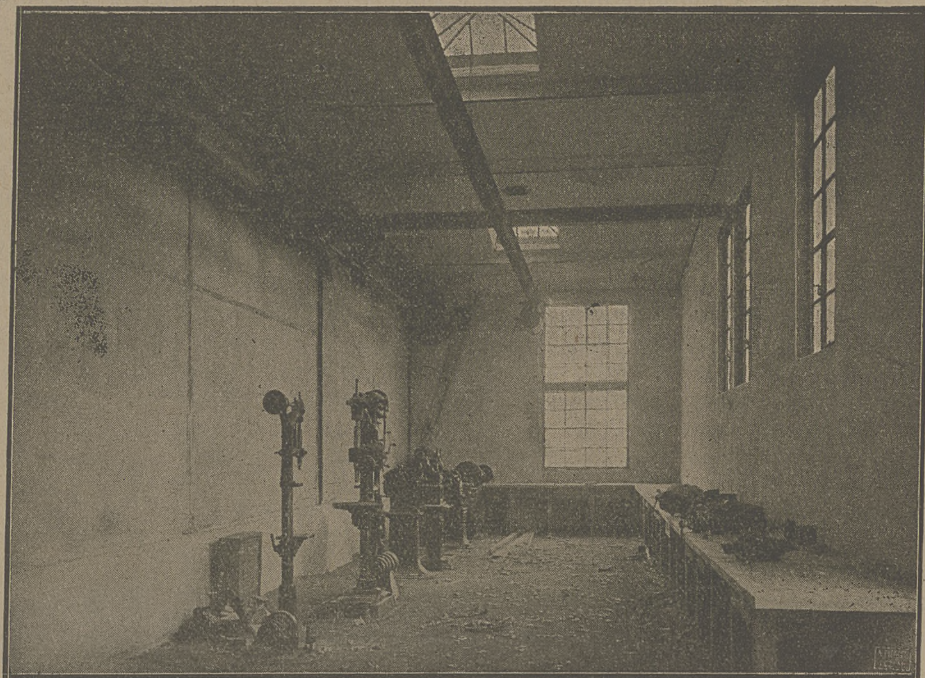
Hangar w Katowicach. Widok z daleka.

bywa się za pomocą zgęszczonego powietrza, którego dostarcza pompa bezpośrednio sprzęgnięta z motorem elektrycznym; w razie defektu pompowanie płynu odbywa się ręcznie.

Zabudowania administracyjne znajdują się na północno-zachodnim krańcu lotniska i składają się z 3-ch budynków oddzielnych i to z budynku urzędowego, administracyjnego oraz szkoły mechaników.

Budynek urzędowy, czyli dworzec lotniczy, mieści wszelkie ubikacje służące dla poszczególnych urzędów i potrzebne dla ekspedycji pasażerów, listów i towarów. Budynek zawiera ubikacje dla poczty, cła, policji, lekarza, sprzedaży biletów etc. Przewidując nocną komunikację, mieści budynek też odpowiednią ilość pokoi sypialnych dla poszczególnych urzędników. Jest budowany również wyłącznie z materjałów ogniotrwałych i posiada jak reszta budynków elektryczne oświetlenie, wodociągi, centralne ogrzewanie.

Dom administracyjny zawiera w piwnicy pomieszczenie na centralne ogrzewanie oraz piwnice i pralnie dla mieszkań. Na parterze mieści się 5 pokoi przeznaczonych dla administracji lotniska i linji komunikacyjnych, 6 pokoi dla pilotów i 4 pokoje hotelowe oraz 2 pokoje mieszkalne z kuchnią dla portjera. Na pierwszem piętrze znajduje się mieszkanie kierownika oraz werkmistrza.



Warsztat przy hangarze w Katowicach.

W wieży mieści się ubikacja dla stacji meteorologicznej, a na wieży samej znajdują się aparaty i przyrządy meteorologiczne. Pozatem budynek ten mieści łaźnie i natryski dla gości i pilotów.

Szkoła jest przewidziana na 35 uczni i jest urządzona według nowoczesnych wymogów technicznych. W niej mają się kształcić ukończeni ślusarze wzgl. mechanicy na specjalistów - mechaników od silników lotniczych. Mieści więc salę wykładową, kreślarnię, pokój dla profesorów, zbiorów, dużą szatnię, 8 natrysków etc.



Tydzień Lotniczy w Katowicach. Pochód kolejarzy

* * *

Obecny stan robót na lotnisku jest uwidoczniony w zdjęciach fotograficzn.

RUCHOMA WYSTAWA LOTNICZA.

Z powodu urządzenia Ruchomej Wystawy Lotniczej w Katowicach, której dojście do skutku i zrealizowanie jest zasługą Prezesa Dyrekcji Kolei Państwowych P. Inż. Dobrzyckiego, podnieść należy z naciskiem niesłychanie doniosły problem Lotnictwa u nas i konieczność zaznajomienia szerokich kół młodzieży szkolnej z zagadnienem Ligi Obrony Powietrznej Państwa. Urządzenie Ruchomej Wystawy Lotniczej, której cel objazd wszystkich miejscowości większych i mniejszych na Górnym Śląsku i działanie na młodzież w sposób najbardziej popularny za pomocą wystawionych części samolotowych i tłómaczenia mechanizmu tychże, to jeden z najsilniejszych czynników propagandowych. Liczny udział młodzieży szkolnej wraz z nauczycielstwem w zwiedzaniu tej wystawy, dowodzi ogromnego zainteresowania u młodzieży, którą tem samem poucza się w sposób przystępny i łatwy o znaczeniu lotnictwa u nas.

Raz już należy z całą siłą przekonania powiedzieć sobie, że musimy, jeżeli nie prześcignąć, to, conajmniej dorównać innym narodom w zdobyczach na polu lotnictwa i stanąć na pewnym gruncie. Dzielni nasi lotnicy jak Rajski i Orliński zdobywają szlaki powietrzne, lecz to wszystko zamało. Musimy zorganizować linje, hangary lotnicze, wyszkolić jak najwięcej pilotów. Aby to wszystko utworzyć potrzeba mieć znaczne fundusze, to jest zasadniczym warunkiem powodzenia każdego zbiorowego dzieła. Zkąd je wziąść — te fundusze, skoro Skarb Państwa nie jest w możności podołania rozlicznym inwestycjom i potrzebom nowo budującego się państwa; społeczeństwo samo, choćby kosztem wielu ofiar, powinno poprzeć i podtrzymać Ligę. Potrzeba wszystkie myśli i całą energję skierować do tego jednego celu, a wśród młodzieży naszej nalezy szerzyć zamiłowanie do lotu, a wówczas idea silnej floty powietrznej wejdzie nam w krew poprostu i tworząc to silne lotnictwo zadokumentujemy przed światem, że nas stać na wielki czyn i że mimo rozbieżnści partji i waśni stronniczych rozumiemy dobrze żywotne potrzeby państwowe i zaden najazd nie zaskoczy nas niespodzianie. Lotnictwo należycie zorganizowane spełnia ogromną rolę nietylko w okresie wojennym, lecz i pokojowym i stwierdzić należy fakt znamienny, że lotnictwo wybija się ponad inne środki komunikacyjne, choćby ze względów kalkulacyjno handlowych, gdyż taniość lotnictwa o wiele przewyższa marynarkę wojenną. Weźmy choćby taką cyfrę jako przykład porównawczy; tysiąc samolotów kosztuje tyle ile jeden wielki okręt wojenny angielski, a mimo konferencji rozbrojeniowych Ligi Narodów na wschodzie i na zachodzie rozwija się potężne lotnictwo. My nie możemy stanąć na boku i z filozoficznym spokojem przypatrywać się temu rozrostowi w oczach naszych.

Niedawne wybory na Górnym Ślązku o wyniku dla nas mniej pomyślnym przekonały nas, że wróg odwieczny czuwa i nie traci nadziei odzyskania utraconych dzielnic.



Widok zewnętrzny wagonu Ruchomej Wystawy Lotniczej Śląskiego Wojewódzkiego kolejowego Komitetu L. O. P. P.

Czyż Śląskie społeczeństwo, pomne ciężkiego okresu ucisku, może dopuścić do powtórnego oderwania ziemi rdzennie polskiej od pnia ojczystego; to społeczeństwo, które krwią swoją, obficie przelaną, przypieczętowało przynależność swoją do Polski. Nie I stokroć nie! — słowa potężnej ROTY „Nie damy ziemi skąd nasz ród", powinny nam zawsze brzmieć w uszach i Górnoślązacy muszą stać z wytężonym słuchem u granic swoich. Więc uczmy młodzież naszą ukochać lotnictwo; w tej młodzieży przyszłość i cała nadzieja kraju; niech ona już w szkole nauczy się rozumieć wielką doniosłość i wagę

dla Państwa Ligi Powietrznej; niechaj się utworzy wielki zbiorowy związek młodzieży szkolnej Górnośląskiej z hasłem przewodniem „dla Ligi" i niech ten związek obejmie cały Śląsk, a stanie się on potężną dźwignią dla Ligi Obrony Powietrznej Państwa, bo jeżeli gdzie szukać zapału, który, jak mówi nasz wieszcz „tworzy cuda", to właśnie w łonie młodzieży. Zorganizowanie i utworzenie jednolitego komitetu L. O. P. P. młodzieży śląskiej dla poparcia Ligi, to dzieło, które może i powinno wydać świetne rezultaty, a sprawa ta, jeszcze raz powtarzam z naciskiem, to sprawa pierwszorzędnego znaczenia dla interesów naszego państwa i wysuwa się ona coraz bardziej na pierwsze miejsce, a o cokolwiek zaczepimy, czy o problemy gospodarczo-handlowe, czy też o komunikacyjne, musimy natknąć się na Ligę. W pomyślnym rozwiązaniu tej sprawy leży rozwój ogólny Państwa; jest to siła przed którą wszelkie uboczne względy ustąpić powinny.

Do pracy około Ligi wzywamy tedy całe społeczeństwo Śląskie niech stanie do apelu i wbrew głosom nieprzyjaznym zaświadczy do jak wielkich jest skłonne ofiar dla miłości Polski. Żywimy też nadzieję, że Nauczycielstwo w pełnym zrozumeniu ciążącego na wszystkich obowiązku wspierania Ligi użyje swych wpływów na młode dusze ich pieczy powierzone, by choć najmniejszym datkiem przyczynili się do dzieła Ligi z tem przekonaniem, że będzie to posiew, wydający obfity plon.

Chodzi o zorganizowanie akcji planowej, o poparcie jej propagandą. Urządzenie Ruchomej Wystawy Lotniczej w dużej mierze wzmogło zainteresowanie młodzieży dla samolotu.



Wnętrze wagonu — wystawy. Na pierwszym planie na lewo widać aparat radjo odbiorczy. W głębi silnik zapędzający śmigło pokazowe, osłonięte siatką. Na ścianach liczne wykresy, graficznie ilustrujące postępy w lotnictwie.

Początek zrobiony — dalszy rozwój tej akcji t. j. utworzenie Komitetu szkolnego Ligi Obrony Powietrznej Państwa na całym Śląsku poleca się gorąco rozwadze miarodajnych czynników, z przekonaniem, że projekt jest użyteczny, w razie realizacji poprze znacznie sprawę Ligi.

Liga Obrony Powietrznej Państwa musi dążyć do umożliwienia przemysłu Lotniczego w Państwie, tak by sobie starczył i nie potrzebował pomocy obcych — musi też wyszkolić znaczną ilość sił fachowych, przez stworzenie odpowiednich katedr w uniwersytetach, wysyłanie zdolniejszych uczniów za granicę, urządzenie instytutu aerodynamicznego etc. Jak z tego widzimy Liga Obrony Powietrznej Państwa ma przed sobą bardzo ciężkie zadania; bez pomocy całego społeczeństwa w żaden sposób sprostać im nie będzie mogła. Ogół musi wziąść na swoje barki ten ciężar ochotnie i pamiętać, że jest to trud nie na dzień dzisiejszy tylko, i że budujemy przyszłość, a jeżeli nie my to następne pokolenie obejmie w spuściźnie po nas wielką i silną Flotę Powietrzną.

M. Charnas.

Lotnicy

W orłowe oto lecą szlaki,
w huku motorów, w gwiździe lin,
— jak ostry, śmiercionośny klin,
o nieruchomych skrzydłach ptaki
w orłowe oto lecą szlaki . . .
w huku motorów, w gwiździe lin.

Meissner, por.-pilot.

Działalność Ruchomej Wystawy Lotniczej Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P. w Katowicach.

Ruchomą Wystawę Lotniczą powołał do życia Prezes Dyrekcji Kolejowej w Katowicach, p. inż. Dobrzycki, wykonał Wystawę, Naczelnik Wydziału Mechanicznego pan inż. Rybicki. Ruchoma Wystawa Lotnicza, składała się z 2-ch na ten cel przeznaczonych wagonów kolejowych, czwartej klasy, które przerobione zostały, t. j. udekorowane i pomalowane w parowozowni w Katowicach.

Pokazów lotniczych i technicznego urządzenia dostarczył Zw. Lot. Polskich w Poznaniu. Ponadto parowozownia w Katowicach, wmontowała stary motor silnikowy, o sile 3 MK., demonstrujący w dostateczny sposób, działanie smigła.

Całość Ruchomej Wystawy Lotniczej przedstawia się pięknie, harmonijnie i naprawdę tworzy ona małe muzeum lotnicze, o bardzo ciekawych pokazach. Ruchoma Wystawa Lotnicza, posiada bibliotekę lotniczą mieszczącą się w oszklonych szafkach, a ponadto dużo materjału propagandowego oraz wspaniały aparat radjo. Kto zwiedza Ruchomą Wystawę Lotniczą, ten naprawdę nabiera przekonania i zamiłowania do naszego Lotnictwa, jego znaczenia i rozwoju.

Wystawa ma bardzo dobrego instruktora-pilota, p. Bottę, który objeżdża, wyjaśniając Wystawę.

Wystawa, ma wyznaczoną marszrutę, do której stosuje się ściśle, a dyrektywa poruszania Wystawą spoczywa w rękach, Naczelnika Wydz. Mechan. p. Inż. Rybickiego, Wiceprezesa L. O. P. P., który o tej Wystawie, stosownie do polecenia Prezesa tutejszej Dyrekcji Kolejowej wydaje zlecenia poszczególnym P. T. Naczelnikom stacji, parowozowni, warsztatom jakoteż i wszelkie informacje, dotyczące Wystawy.

Dotychczasowy, już zwiedzony etap, Ruchomej Wystawy Lotniczej obejmuje:

1) Katowice, 2) Tarnowskie-Góry, 3) Lubliniec, 4) Mysłowice, 5) Szopienice, 6) Rybnik, 7) Wodzisław, 8) Hajduki, 9) Świętochłowice, 10) Chebzie, 11) Ruda, 12) Kochłowice, 13) Nowa Wieś, 14) Nowy Bytom, 15) Bielszowice, 16) Król.-Huta, 17) Chorzów, 18) Mała Dąbrówka, 19) Siemianowice. 20) Bogucice, 21) Ligota, 22) Mikołów, 23) Żory, 24) Orzesze, 25) Pawłowice, 26) Jastrzębie Górne, 27) Jastrzębie Zdrój. 28) Niedobrzyce, 29) Rydułtowy, 30) Sumina, 31) Makoszowy, 32) Gierałtowice, 33) Wirek,



Hangar w Katowicach.

34) Łaziska, 35) Tychy, 36) Kostuchna, 37) Murcki, 38) Kobiór, 39) Pszczyna, 40) Goczałkowice, 41) Turze Śl., 42) Gorzyce, 43) Olza, 44) Bluszczów, 45) Lubomia, 46) Strzybnica, 47) Koszecin, 48) Kochanowice, 49) Miasteczko, 50) Kalety.

Dalszy etap Ruchomej Wystawy Lotniczej, spoczywa w rękach Naczelnika Wydziału Mechanicznego p. Inż. Rybickiego.

Co dotychczas osiągnęła Ruchoma Wystawa Lotnicza niechaj świadczą o tem szkoły, personel nauczycielski, kolejarze, wojsko, publiczność i prasa.

Inicjatywa, ze wszech miar szlachetna i bardzo na czasie. Cel najwyższy, jaki już Wystawa zyskała, to powstanie Szkolnego Komitetu L. O. P. P. złączonych wszystkich szkół na Górnym Śląsku.

Tydzień Lotniczy na Górnym Śląsku.

Jak przedstawiała się akcja Tyg. Lotniczego?

Tydzień Lotniczy na Górnym Śląsku zaczął się, jak i na całym terenie Rzeczypospolitej Polskiej, dnia 10. X. 1926 r. i trwał do dnia 17. X. 1926 r. włącznie.

Jednak akcja ta przeciągnęła się do dnia 31. X. 1926 r., a to dlatego, że Wojew. Komitet Kolej. L. O. P. P. pragnął na terenie dyrekcyjnym Katowic, akcję o naszem Lotnictwie i jego rozwoju, rozpropagować jak najszerzej.

Czy zamiary te, wykonane zostały ku powszechnemu użytkowi?

Owszem cele te osiągnięto w zupełności. Ktokolwiek miał sposobność, choćby na chwil parę, i gdziekolwiek na Śląsku, być podczas Tygodnia Lotniczego, na jakiejkolwiek zabawie lotniczej, mówimy lotniczej, albowiem wszystkie zabawy, wieczory taneczne, połączone z wygłaszaniem referatów, o celach, zadaniach i znaczeniu L. O. P. P. wyłącznie urządzane były, ku uczczeniu naszego Lotnictwa, jego rozwoju i jego wysiłków bohaterskich, tak pod względem militarnym, jak i kulturalnym, mógł się o tem przekonać.

Wieczorów Lotniczych, zabaw lotniczych, odbyło się 59, referaty wygłoszono w 67 miejscowościach. Ponadto demonstrowano specjalne filmy lotnicze, które spotkały się z największym uznaniem ze strony widzów, zwłaszcza młodzieży szkolnej, w samych Katowicach sześć razy, oraz w tych miejschowościach, gdzie było to rzeczą możliwą do wykonania. Filmy te odpowiadające swoim celom propagandowym, spełniły swoje zadanie. — Uznanie Publiczności, oraz Młodzieży Szkolnej.

Również urządzano wiece lotnicze, cieszące się nadzwyczajną frekwecją uczestników jak np. Wiec lotniczy na Lotnisku w Katowicach.

Inauguracja Tygodnia Lotniczego zaczęła się dnia 10. X. 1926 r. w Katowicach. Poprzedziło ją solenne nabożeństwo w kościele katedralnym św. Piotra i Pawła, poczem odbył się manifestacyjny pochód, pod pomnik poległych powstańców, gdzie złożono w hołdzie dla poległych wspaniałe wieńce.

W pochodzie tej narodowej manifestacji na rzecz samoobrony przeciw wrażym zakusom na byt nasz polityczny, wzięli udział: przedstawiciele władz rządowych, wojskowych komunalnych, Instytucji społeczno - kulturalnych, wraz z przedstawicielami, delegacjami Młodzieży szkolnej itp.



Tydzień Lotniczy na Górnym Śląsku urządzony przez kolejarzy. Pochód do kościoła z sztandarami.

Manifestowano na rzecz silnego i potężneg onaszego lotnictwa, które musi być silne, potężne i dostosowane do zajmowania środków technicznych, do obrony kraju naszego.

Tegoż samego dnia 10. X. 1926 r., manifestowano i w parku T. Kościuszki, gdzie odbywała się właśnie wielka zabawa ludowa, zgromadzająca nieprzejrzane rzesze publiczności, której clou odbył się w Salach Kościuszkowskich, gdzie w bardzo miłym nastroju spędzono czas do późnego wieczora.

Teren uroczystości katowickich, przeniósł się na dalszą i bliższą prowincję, gdzie w szlachetny sposób, pracowano w oddaniu hołdu i czci dla naszego lotnictwa. Nic też dziwnego, że zapał ten, wprost w elektryczny sposób przeniósł się z miejscowości do miejscowości.

Na wieczorach tych, o których wspominam, po wygłoszeniu rodzimego referatu, o celach, znaczeniu, zadaniach L.O.P.P., oddawano nieraz wprost ostatni grosz na cele L. O. P. P., a odawano go z dumą i gorącem przekonaniem, że idea L. O. P. P. wzmocni się; kto zaś nie był jeszcze członkiem L. O. P. P. wstępował natychmiast w ich szeregi. Członków takich zarejestrowano 575.



Samolot propagandowy zbudowany w warsztatach kolejowych w Piotrowicach w środku stoi Naczelnik Warsztatów pan Kołek.

Serca i usposobienie ludności poczciwe, należy je tylko w odpowiedni sposób pobudzić do spełnienia powinności względem swojej Matki Ojczyzny.

Przebiegając tok akcji Tygodnia Lotniczego, nie można o jednem zapomnieć, jednego niedopatrzeć, a mianowicie tej serdecznej, wprost dziecięcej ofiary, oraz miłości, z jaką odnoszą się do L. O. P. P. tutejsi P. T. Kolejarze!

Wszędzie ich pełno, wszędzie pierwsi i wszędzie rej wodzą i słusznie zresztą. Oni wszędzie zasilają wieczory, swojemi nader dobranemi i dobremi koncertami, którzy nie znają ni trudu, ni zmęczenia, pomimo swojej ciężkiej i odpowiedzialnej służby, wszak to rozchodzi się o L. O. P. P. Każda sala, olbrzymia, wielka czy mała, ich ręką i trudem ozdobiona. A ozdoby te nieraz, sięgały wprost artystycznych szczytów, jak np. sale w Rybniku, Żorach, Wodzisławiu, Mysłowicach, Orzeszu, Rzędówce, Tarn. Górach, Lublińcu itp. Organizacja samego wieczoru, odczytu, wyświetlania filmów, wszelkich nadzwyczaj dobrze i zawsze trafnie pomyślanych reklam, to również dzieło P. T. Kolejarzy!

Jednem słowem twierdząc, bez wszelkiej przesady, całą potężną organizacją, a dobrze obmyślaną i owocodajną tutaj na Górnym Śląsku, składającą się z akcji Tygodnia Lotniczego, przeprowadzili P. T. Kolejarze.

Rozumieją oni aż nadto dobrze, jakie są cele i zadania L. O. P. P. to też z wielkiem zrozumieniem tej potężnej sprawy — nadzwyczaj dobrze zorganizowani, gdyż liczą ponad 16.000 członków L. O. P. P. — zabrali się do pracy organizacyjnej, którą bez zarzutu bardzo sprawie przeprowadzili, jednem słowem znakomicie wywiązali się z swojego zadania. Nie miejsce tu, wspominać o szczegółach, o czem szczegółowo dowiedzą się P. T. Kolejarze z okólnika urzędowego, jaki niebawem ogłoszony zostanie; ale o jedno jeszcze chodzi!

Kto i w jaki sposób porusza tę masę zorganizowanych P. T. Kolejarzy, że są tak sprawni i z takiem wielkiem zrozumieniem rzeczy, oddają się tak bardzo sprawom L. O. P. P.; tak bardzo darzą ją swojem zaufaniem moralnem i materjalnem.

Odpowiedź krótka i zrozumiała! Prezes tutejszej Dyrekcji Kolei Państwowych, Katowice, a zarazem Prezes Wojew. Komit. Kolej. L. O. P. P. p. inżynier Dobrzycki, swoją szlachetną inicjatywą, wielkiem swem sercem, które gorąco bije, dla tego wszystkiego, co polskie, ojczyste, co tylko może związać i spo-

tęgować czynniki nasze państwowe, jednem słowem Ojczyznę uczynić wielką i potężną, jego to właśnie zasługa i wyłączna, że tyle cnoty serdecznej dla Ojczyzny swojej, posiadają tutejsi P. T. Kolejarze, którzy zszeregowali się właśnie około tego, co potęguje i wzmacnia kraj nasz, około sztandaru L. O. P. P.

Wiernym, nieodstępnym, szlachetnym sekundantem w tejże sprawie, to postać powszechnie znana i szanowana, Nacz. Wydziału Mechanicznego w Katowicach, p. Inżyniera Rybickiego.



Samolot propagandowy zbudowany przez parowozownię w Rybniku.

Oto oś, około której skupia się i obraca akcja Tygodnia Lotniczego.

A w obiegu swym z dnia na dzień się wzmacnia i potężnieje.

Tak Prezes Dyr. Kol. Państw. Katowice, a zarazem Prezes Wojew. Komit. Kolej. L. O. P. P. p. Inżynier Dobrzycki, jakoteż i Naczelnik Wydziału Mech. Katowice, a równocześnie wiceprezes Wojew. Kom. Kol. L. O. P. P. pan Inżynier Rybicki, nie poprzestali na samej akcji Tygodnia Lotniczego, a stworzyli, wlali swojego potężnego ducha, zaklęli niejako w realne czyny — Ruchomą Wystawę Lotniczą, która obecnie uwija się po Górnym Śląsku, budząc z uśpienia i myśli i serca dla poznania i umiłowania lotnictwa naszego i rozwoju jego przemysłu.

To też sieje zdrowe ziarno, ta Wystawa, którą zajmuje się tak Publiczność, a zwłaszcza nasza Młodzież Szkolna, która potworzyła już swoje Szkolne Komitety, ślubując zakup 1—2 samolotów na przyszły Tydzień Lotniczy. Ponadto, dzięki działalności Ruchomej Wystawy Lotniczej powstały modelarnie w szkołach jak Państwowe Semn. Naucz. Żeńskie w Mysłowicach, Państwowe Semin. Naucz. Męskie w Mysłowicach, Gimnazjum Męskie w Król. Hucie, Szkoły Powszechne w Rudzie, Szkoły Powszechne w Lublińcu itp.

Oto narazie rezultaty pozytywne, spełnione przez Ruchomą Wyst. Lotniczą.

To realny romantyzm, który buduje, stwarza nam nasze silne i potężne lotnictwo, którego tak bardzo kraj nasz, Państwo nasze potrzebuje.

W końcu Fantowa Loterja Wojew. Komit. Kolej. L. O. P. P., odbyła dnia 8-go stycznia 1927 r. nieodwołalnie, w połączeniu z wielką zabawą karnawałową w Katowicach, oto epilog Tygodnia Lotniczego na Górnym Śląsku, uzyskanego przez P. T. Kolejarzy. To wszystko przygotowuje silny grunt, przyszłemu następcy, Tygodniowi Lotniczemu, ażeby był potężniejszy, a zarazem silniejszy od swojego poprzednika.

Wyżej wskazane wysiłki i trudy, porwały tych 16.000 P. T. Kolejarzy, którzy stworzyli realny czyn.

Nie żal trudów, wysiłków i przemyśliwań, aby oglądać tak okazałe żniwo.

Tydzień Lotniczy, na całym obszarze Województwa Śląskiego w dochodach swoich, przyniósł 22.000 zł. — P. T. Kolejarze wnieśli 7 i pół tysiąca zł., czyli $^1/_3$ część całości — Loterja Fantowa przyniesie około 25.000 zł., zatem sami P. T. Kolejarze, z samego Tygodnia Lotniczego wniosą do kas L. O. P. P. kwotę 32 i pół tysiąca zł., a więc imponującą cyfrę. Przykład naprawdę godny naśladowania!

Reasumując powyższe, co uczynić należy w imię prawdy, w imię szacunku ludzkiej pracy i ludzkich wysiłków?

Jedno tylko!

W imieniu prawdy, złożyć najgłębsze oraz najszczersze podziękowanie: 1. Jaśnie Wielmożnemu Panu Prezesowi Dyrekcji Kolei Państwowych, Katowice, zarazem Prezesowi Wojew. Komit. Kolejowego L. O. P. P. Katowice, Inżynierowi Dobrzyckiemu, 2. Jaśnie Wielmożnemu Panu Naczelnikowi Wydziału Mechanicznego, Katowice, zarazem wiceprezesowi Wojew. Komit. Kol. L. O. P. P. Katowice, oraz wszystkim P. T. członkom L. O. P. P. Okręgu dyrekcyjnego Katowice, jak i P. T. uczestnikom wszystkich wieczorów, zebrań i wieców, za ich szla-

chetne trudy i wysiłki, w tym tylko celu poniesione, ażeby akcja Tygodnia Lotniczego, jak najowocniejsze wyniki przyniosła, ku chwale Ojczyzny, jak za ich serdeczną pomoc, w pracach moich objazdowych, około Tygodnia Lotniczego na G. Śląsku. Niechaj potomność trwałemi głoskami w swoich sercach wypisze ich szlachetne nazwiska, za ich szlachetne czyny, którym sami, tak owocnie przewodniczą. Cześć Im i sława Im!

Dr. B. Jaworski

Delegat i Prelegent Główn. Zarządu L. O. P. P. w Warszawie.

Loterja Fantowa Ligi Obrony Powietrznej Państwa

Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego w Katowicach.

Dnia 8-go stycznia 1927 r. o godz. 12-tej w południe w sali Domu Związkowego przy ul. Marjackiej w Katowicach, Komitet Wykonawczy Loterji Fantowej L. O. P. P. w Katowicach przystąpił do uroczystego otwarcia ciągnięcia losów tejże loterji.

Wielka sala Domu Związkowego, przystrojona była nadzwyczaj barwnie i efektownie, wprost pełna gustu artystycznego. Dekorację, do upiększenia sali, udzielił uprzejmie Teatr Miejski, za co składamy na tej drodze szczere podziękowanie. Około przyozdobienia sali krzątali się p. p. inż. Klocek, inż. Zielewski, Piotrowski i inni. Przepięknie wyglądało urządzenie reflektora świetlnego, o 12 barwach, który czynił ze sali jakieś romantyczno-czarodziejskie osiedle, zaklęte w swoich czarach, mamiące zebranych, przenosząc ich w krainę ułudy i zapomnień szarzyzny dnia powszedniego.

Za stołem na sali, zgromadziła się Rada Nadzorcza, wraz z Kom. Wykonawczym, i Komisją Rewizyjną Loterji Fantowej L. O. P. P. i zaczęto ciągnienia losów.

Przy urnach 2 młode dziewczynki zanurzając swe rączęta, wyciągały szczęśliwcom po jednym losie. Na sali, w pośród zebranych, napięcie wielkie, a gdy zaspokojono swoją ciekawość, wszyscy zwracali swoje oczy na szczęśliwca, że wygrał. Czekano dalszych losów i znowu to samo. Każdy w patruje się uporczywie to w urnę, to w dziewczynki,



Grono uczestników zabawy połączonej z loterją fantową.
W środku grupy Prezes Dyrekcji Kolei w Katowicach inżynier Dobrzycki.

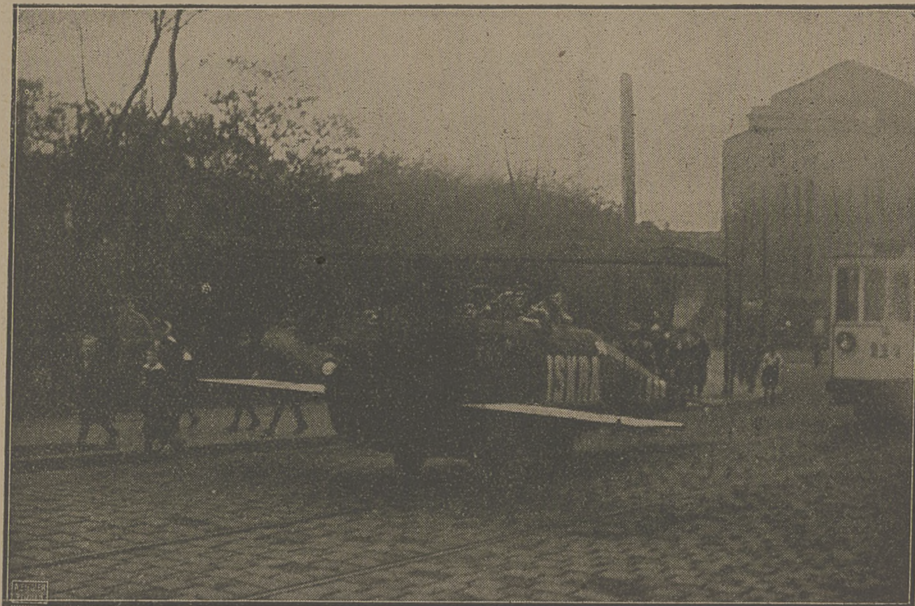
pragnąc niejako zniewolić je, do wyciągnięcia wygranej. Czasem los poszczęści, a czasem zaś fatum wyprawia swoje harce w duszach nieszczęśliwców mówiąc: „a widzisz, przegrałeś, kup drugi los a wygrasz“!

Bawiono się serdecznie i po bratersku. Wszyskie stany, reprezentowane na sali, zniknęły. Był tylko Polak, prawy syn Matki Ojczyzny. Odczuwano to potężnie. Na sali zebrani wszyscy, od p. inż. Dobrzyckiego, p. inż. Rybickiego począwszy, a skończywszy na skromnym zwrotniczym. Wznoszono okrzyki, wznoszono raz po raz do góry to prezesa inż. Dobrzyckiego, inż. Rybickiego, dając przez to publiczny wyraz tym szlachetnym uczuciom, które wszystkich złączyć potrafią. Serdeczność i beztroska niepodzielnie panowały.

Podniosły moment całej zabawy z okazji Loterji Fantowej uwieczniono pięknem wspólnem zdjęciem fotograficznem.

Pragniemy, ażeby w końcu nastał dla nas wszystkich ten błogi czas zjednoczenia serc naszych, zjednoczenia celów i pragnień naszych; tylko gwoli naszej siły, gwoli naszej potęgi ojczystej.

Daj Boże, aby ten cud najrychlej nam się okazał. Niechże ta Loterja Fantowa L. O. P. P. będzie tym drogowskazem, za którym wszyscy kroczyć będziemy, stwarzając siłę i tężyznę ojczystą. Wszystkim uczestnikom zebranym na sali z powodu ciągnięcia losów Loterji Fantowej, a którzy wybitnie przyczynili się do wzmożenia finansowego tejże składamy na tej drodze szczere staropolskie „Bóg zapłać“. *M. C.*



Samolot propagandowy jeżdżący po ulicach Katowic.

REFLEKSJE.

Mówiąc o sprawach Ligi Obrony Powietrznej Państwa i lotnictwie trzeba przedewszystkiem wspomnieć o zasługach Pana starosty Dra Potyki, jednego z organizatorów i pionierów, który przyczynił się w dużej mierze do urzeczywistnienia wielkiej idei Lotnictwa Polskiego i dzięki energji którego została przeprowadzona budowa lotniska w Katowicach.

Przejdziemy do sprawy aktualnej, która dotyczy Ligi O. P. P. na terenie śląskim. Kolejnictwo nasze wraz z swemi zwierzchnemi władzami bierze żywy udział w sprawach Ligi i jak widać ze sprawozdania Głównego Zarządu L. O. P. P. przeważną liczbę członków stanowią kolejarze. O to ustęp odnośny z tego sprawozdania: „Około $^2/_3$ części członków Śl. Komitetu Wojewódzkiego stanowili członkowie Dyrekcji Kolejowej Górno-Śląskiej“, — dalej, że kolejarze przyczyniają się składkami bardzo wydatnie do podniesienia Ligi i różnych jej inwestycyj. Wysoki poziom patrjotyczny naszych Dyrekcji kolejowych i pracowników sprawia, że niema dziennika, w którym by się nie spotykało objawów zainteresowania Ligą; a więc Dyrekcje kolejowe w Warszawie, Poznaniu, Radomiu, w Katowicach i inne składają na cele Ligi bardzo znaczne fundusze. Ofiary te chlubnie świadczą o poczuciu obywatelskim kolejarzy i zrozumieniu potrzeb Ligi, oraz doniosłego jej dla Państwa znaczenia. Nie należy bowiem zapominać, że na naszem pokoleniu ciąży trud i obowiązek utrwalenia naszej niepodległości, a celu tego dopniemy stwarzając silną powietrzną flotę komunikacyjną. Jak wiadomo, Śl. Komitet Wojewódzki buduje obecnie w Katowicach lotnisko na wielką skalę; na budowę tegoż wpłacili kolejarze Dyrekcji katowickiej około 230.000 złotych.

Dyrekcja katowicka liczy 15.835 członków a liczba pozostałych członków z całego Śląska sięga do 8.000.

Wobec tak wielkiej przewagi liczbowej zupełnie słusznem i zrozumiałem jest domaganie się pracowników kolejowych o przyjęcie ich w poczet Komitetów Wojewódzkich. Obecnie posiadamy tylko jedną Dyrekcję kolejową, która posiada prawo Komitetu Wojewódzkiego, t. j. — Warszawska. — Było by wskazanem aby Zarząd Główny wobec tak wydatnej pracy kolejarzy postawił na Walnem Zebraniu wniosek by wszystkie Dyrekcje kolejowe zostały zaliczone w poczet Komitetów Wojewódzkich. Cyfry mówią wyraźnie, że pracownicy kolejowi stanowią przeważną ilość członków L. O. P. P. Wobec tego Zarząd Główny w Warszawie powinien jak najdalej iść na rękę kolejarzom, którzy przy każdej sposobności jak najliczniej biorą udział w propagandzie L. O. P. P. i zasługują w całej pełni na liczenie się z nimi.

Numer niniejszy jest specjalnem wydaniem do rzesz kolejowych dla dodania jeszcze większego zapału i ducha, tej tak potężnej idei Lotnictwa Polskiego.

Ze świata.

CZECHY.

Nowy szef lotnictwa wojskowego w Czechosłowacji. Dnia 15 b. m. kiewnictwo Departamentu Lotnictwa czechosłowackiego Ministerstwa Obrony Krajowej objął generał Fajkr w miejsce genarała Cecek.

GRECJA.

Lotnictwo w Grecji. Sejm grecki wstawił w budżecie na rok 1927/28 na cele lotnictwa wojskowego 100.000.000 drachm, z czego połowa będzie pokryta z funduszów państwowych połowa zaś, ze sprzedaży dóbr koronnych.

FRANCJA.

Nowy typ samolotu. Przemysł francuski wyprodukował nowy typ hydroplanu przeznaczonego dla żeglugi przybrzeżnej i nad pełnem morzem. Nowy hydroplan „France-Aviation Denhaut“ jest dwupłatowcem sporządzonym z drzewa, wyposażonym w 2 silniki systemu Jupiter. Waga samolotu wraz z obciążeniem wynosi 5.220 kg.

FINLANJA.

Z żeglugi powietrznej Finlandji. W roku 1926-tym na linji Reval-Helsingfors samoloty dokonały ogółem 976 podróży, przebiegając przestrzeń 93.240 klm. Ilość przewiezionych w roku ub. pasażerów wynosiła 2.401 osób, towarów 32.054 kg. i poczty 8.556 kg.

NIEMCY.

Komunikacja powietrzna i posłowie sejmowi. Rząd niemiecki pertraktuje z tamt. Związkiem Towarzystw komunikacji powietrznej w sprawie udzielania za pewnemi ryczałtami bezpłatnych biletów lotów dla posłów sejmowych. Sejm bowiem zażądał od rządu, by posłowie mogli korzystać z komunikacji powietrznej podobnie, jak z kolei — bezpłatnie.

Uchwała Zarządu Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Dla należytego zorganizowania propagandy L. O. P. P. na terytorjum Śląska Zarząd uchwalił utworzyć Komisję propagandową w osobach p. p. Naczelnika Wydziału Osobowego Dyrekcji Kolei Państwowych Drzewickiego, Starosty powiatu Rybnickiego Dr. Troski, Inspektora Policji Niciewicza i referenta Wydziału Mechanicznego Dyrekcji Kolei Państwowych Charnasa.

Komisja ta przystąpiła natychmiast do swego urzędowania.

Do bezpośredniej dyspozycji Komisji propagandowej stoi p. Redaktor Przybyła.

Dla utrzymania łączności pomiędzy Śląskim Komitetem Wojewódzkim i Komisją Propagandową wybrany został Kierownik biura Wojewódzkiego p. Ludwik, którego Komisja powoła na każde swoje posiedzenie.

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

Na prośbę naszą współpracownik pisma naszego p. **M. CHARNAS**

zgodził się przyjąć godność

Honorowego Generalnego Przedstawiciela „Lotnika“ na obszar Górnego Śląska

Podając powyższe do wiadomości składamy zarazem p. M. Charnasowi serdeczną podziękę

REDAKCJA i ADMINISTRACJA

Czcionkami Drukarni Lotniczej w Poznaniu, Stary Rynek 95/96.